CONTRAMMIRAGLIO G. GAVOTTI

I Fattori psicologici

delle Vittorie Navali

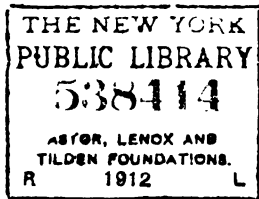
ROMA
FORZANI E C. TIPOGRAFI DEL SENATO, EDITORI
—
1900

CONTRAMMIRAGLIO G. GAVOTTI

I Fattori psicologici

delle Vittorie Navali

ROMA
FORZANI E C. TIPOGRAFI DEL SENATO, EDITORI

1900

Al Lettore.

Ne' miei studi sulla tattica navale, ed ogni volta che mi cadde in acconcio, cercai, del mio meglio, di mettere nella maggiore evidenza la massima, che le vittorie finora ottenute sul mare si devono principalmente a cause morali.

Nel presente lavoro mi sono studiato di tratteggiare a grandi linee quelle cause morali, quei fattori psicologici dai quali sempre dipese in gran parte e dipenderà in avvenire l'esito delle battaglie.

È un semplice cenno quello che io ne faccio, ma il vasto argomento meriterebbe, per la sua importanza, una più larga e profonda trattazione.

Misurando le mie forze, stetti pago ad una esposizione sommaria, ma confido che, dato l'accenno, altri, con maggior competenza, ripiglierà questo studio, e ne svolgerà ampiamente i concetti.

Molto si scrive di tattica e di strategia navale, pochissimo di psicologia militare. Sembrano cose troppo note e troppo ripetute; ma uno sguardo alla storia passata e presente basta a persuadere della convenienza, anzi della necessità di ritornarvi sopra ancora.

G. GAVOTTI.

PARTE I.

IL COMANDANTE SUPREMO

CAPITOLO I.

DOTI MARINARESCHE

> « In mare vince sempre chi è più
> « profondamente marinaio ».
> Amm. VITTORIO ARMINJON.

« La conoscenza profonda del mestiere « del mare e l'ardimento marinaresco furono « e saranno in ogni tempo le basi migliori « del valore militare e dell'arte guerresca « navale ».

Questa mia affermazione – che già in un precedente studio enunciai e che qui completa l'altra del nostro compianto ammiraglio - indiscutibile nella sua essenza, non si trova sempre nell'istessa guisa rigorosamente confermata dai fatti, se l'uno coll'altro si confrontano i tre grandi periodi storici dell'arte

navale: quello del remo, quello della vela, e il moderno del motore a vapore.

Non furono marinai al medesimo modo Temistocle, Ariamene, Ariabigne, Formione, Lisandro, Duilio, Amilcare, Ottavio, ecc., quali furono Ruiter, Duquesne e Nelson, e quali sono e saranno gli stolarchi supremi delle armate a vapore.

Il culmine del marinarismo, sotto alcuni punti di vista, fu raggiunto nel periodo della vela ed uno dei più grandi marinai di quel periodo fu anche il più grande tra i guerrieri navali.

Vi furono eccezioni; ma in generale - tenuto conto del grado di educazione marinaresca delle varie epoche storiche, proporzionata al progresso della scienza e dell' arte nautica, e dipendente eziandio dalla potenza e qualità del motore delle navi – si può asserire che, per essere buon ammiraglio in battaglia, fu e sarà necessario essere buon marinaio.

Quel comandante di forze navali, al quale le preoccupazioni d' indole marinaresca agitano lo spirito, non può avere la mente lu-

cida e serena per le decisioni di carattere tattico, ed è certamente sconfitto.

Essere buon marinaio o profondamente marinaio significa appunto, in questo caso, avere una padronanza assoluta delle proprie sensazioni nervose in qualsivoglia grave contingenza marinaresca, in modo che questa non dia pensiero alcuno sia in un caso isolato, o quando pure una serie di tali contingenze s'accompagni alle vicende di guerra.

Certamente le preoccupazioni marinaresche al tempo delle battaglie di Cizio, di Salamina o di Aegos–Potamos non erano molte nè di gran peso.

Le triremi allora combattevano solo vicino alle spiaggie e con buon tempo, si rifugiavano in caso di burrasca, non affrontavano i disagi di lunghe crociere per esplorazioni, nè si richiedeva ai marini quella resistenza alle fatiche della vita di mare divenuta così necessaria molti secoli dopo nelle prolungate crociere dei vascelli a vela, come in quelle di Tourville e di Nelson, o in quelle recenti degli Americani a Santiago.

La ricerca del nemico non era peranco allora cómpito così difficile quale divenne quando le armate poterono spaziare al largo degli Oceani, e quando finalmente, per l'invenzione del motore a vapore, le navi padroneggiarono velocità e direzione e la rapidità del moto si spinse alla potenza attuale.

Ai primi tempi del remo non si richiedeva adunque nel condottiero di forze navali quell'arte marinaresca e perciò quell'educazione marinara che a poco a poco si resero sempre più necessarie a misura che i navigatori si slanciarono in alto mare.

Gli Elleni erano venuti dal mare, ed al mare vennero risospinti da Minos, come gli Ateniesi, in special modo, da Temistocle verso la *divina* Salamina. Essi si ritrovarono sicuri sul mare dentro i limiti degli ostacoli che era loro concesso affrontare.

Le disposizioni suggerite da Temistocle per preparar lo stolo a battaglia dimostrano un sano criterio di marino, come lo dimostrano altresì gli ordini di Formione e le prescrizioni di Ificrate.

La tattica di allora, del resto, poco avea da chiedere all'arte marinaresca. Se si eccettuano le manovre per combattere col rostro, l'arte di guerra si riduceva a mutare in campi di battaglia le tolde delle navi, e qualche volta le intiere classi, come fece Scipione a Tunisi; ciò spiega appunto come gli stolarchi greci e gli ammiragli romani poterono spesso essere trascelti fra i capitani delle milizie terrestri. E anche nei secoli successivi dello stesso periodo del remo vediamo battaglie navali guadagnate da ammiragli che non eran marini.

Biagio Assereto vuolsi fosse un notaio, e qualche storico sostiene che Andrea Doria, il quale salì sulle navi soltanto verso i cinquant'anni di età, e pur divenne il più grande uomo di mare del suo secolo, non fosse nel contempo divenuto profondamente marinaio.

I piloti in generale dirigevano la navigazione, come seguitarono a dirigerla nei primi tempi della marina a vela, e il marinarismo dei condottieri o dei consiglieri loro, limitato alle conoscenze relative alla navigazione costiera, era analogo a quello dei padroni delle

bilancelle da pesca o delle navi che lungo il litorale esercitano oggigiorno il piccolo cabotaggio.

L'arte di guerra mutò radicalmente collo sparire del remo e col perfezionamento delle armi da fuoco, e l'arte marinaresca divenne base sempre più necessaria della tattica, sia perchè le lunghe crociere si resero indispensabili e sia perchè il combattimento richiese manovre ben altrimenti abili e complicate che non quelle delle poliremi.

Per quanto riguarda il periodo dei vascelli a vela, si può senza tema di errare asserire che i migliori ammiragli in battaglia furono anche tra i migliori marini, e che furono soprattutto tra i più esperimentati marini i migliori organizzatori e preparatori di forze navali.

Le eccezioni, citate spesso dagli scrittori, confermano tal regola.

Vi possono essere uomini i quali coll'intuito suppliscono alla lunga preparazione, ma non è tanto facile ciò avvenga nella professione marinaresca, ed io non credo che Na-

poleone, sostituito a Villeneuve, avrebbe vinto a Trafalgar.

Del resto gli uomini eccezionali del periodo della vela non appartengono alla classe dei genii veramente superiori, tranne forse l'inglese Blake che incominciò la sua carriera di navigante verso i cinquant'anni e si distinse in brevissimo tempo fra i migliori capitani della Marina britannica.

Giovanni d'Estrées era colonnello di un reggimento di fanteria nella prima campagna di Luigi XIV contro gli Spagnuoli, cioè durante il secondo anno di regno di quel gran Re, e nell'assedio di Gravelines combattè intrepidamente. Colpito a due riprese al braccio destro, rimase storpio per tutto il resto della sua vita.

Egli era dunque un prode.

Continuò a combattere valorosamente sotto gli ordini del gran Condé e di Turenne e fu nominato luogotenente generale.

Fece la campagna di Fiandra del 1667 e poco dopo ottenne dal ministro Colbert la carica di viceammiramiglio di Francia, pas-

sando innanzi al Duquesne, che mai non perdonò all'ammiraglio improvvisato questa crudele offesa al suo amor proprio. Posto appunto sotto gli ordini del d'Estrées, il Duquesne sempre ricalcitrò, rasentando quasi i limiti della insubordinazione.

È nota la condotta del d'Estrées nella battaglia di Southwold o Solebay, alla quale prese parte quale comandante della squadra francese sotto gli ordini del duca d'York.

La sua inazione durante quella giornata di fronte all'olandese Bankert, contrammiraglio del Ruiter, fu giustificata da alcuni storici come obbedienza ad ordini segreti di Luigi XIV; ma in tutti i casi non è per lui un titolo di gloria, e non lo scusò il Duquesne che ebbe in quell'occasione a muovere lagnanze contro il suo superiore.

Nelle altre campagne successive il d'Estrées si mostrò più risoluto, e nella battaglia di Walcheren contribuì a salvare la retroguardia inglese, comandata dal contrammiraglio Spragg, che stava per soccombere sotto l'impeto dell'olandese Tromp.

In tutte queste campagne il d' Estrées non ebbe mai la responsabilità del comando supremo. L'ebbe nella spedizione in America, ove fu inviato per proteggere le colonie francesi contro gli Olandesi; ma vi si distinse piuttosto colla spada alla mano negli sbarchi, nella presa delle fortezze, che per la sua tattica navale, e come marinaio causò, per la sua ostinazione, la perdita intera di una squadra di dodici vascelli che condusse ad investire contro gli scogli delle isole d'Aves, calpestando i consigli dei suoi capitani e dei piloti.

Del resto che il viceammiraglio d' Estrées non si sentisse abbastanza marinaio lo provano le parole che egli scrisse al Colbert dopo le campagne della Manica.

Confessava egli al grande ministro che « Ruiter gli aveva dato molte belle lezioni, « e che avrebbe pagato volentieri colla sua « vita la gloria che quel gran maestro nel- « l'arte marinaresca si era acquistata ».

Il d'Estrées dovette principalmente la sua riputazione navale al nome illustre che por-

tava e al favore della Corte, e per questo appunto, più che per meriti tattici, raggiunse, primo tra i marini francesi, il grado di maresciallo di Francia. Il suo personale indomito coraggio, la sua risolutezza nell'azione, il suo sangue freddo nel pericolo sono indiscutibili; ma voltosi alla professione del mare quando già contava cinquant'anni, non divenne marinaio e la immane catastrofe delle roccie di Aves è più che sufficiente a dimostrarlo.

L'altro illustre francese che cominciò tardi la carriera del marino si fu l'ammiraglio d'Estaing.

Anch'egli ebbe, al pari del d'Estrées, coraggio, risolutezza e sangue freddo, ma come lui brillò sopratutto colla spada alla mano nelle operazioni di sbarco.

Il d'Estaing però era molto più giovane del suo antecessore quando si fece marino. A ventotto anni, mandato in India col grado di generale di fanteria nella spedizione del 1758, cominciò ad acquistare le prime nozioni di arte marinaresca in una traversata che durò

dodici mesi. Si volse poscia al mare e, al comando di poche navi, attaccando con brillanti risultati i possedimenti inglesi dell' India, si coprì di gloria.

Durante la guerra dell' indipendenza americana si distinse il d' Estaing, ma sempre in combattimenti terrestri, e la sua vittoria navale contro la squadra dell'ammiraglio Byron ebbe dei buoni risultati perchè liberò momentaneamente il mare delle Antille dalle navi inglesi, ma dal punto di vista tattico non fu tale vittoria così decisiva da costituire speciale merito navale per il comandante in capo francese.

Il d' Estaing ebbe la carriera troncata dalla Rivoluzione e cadde anch'egli colle altre innumerevoli vittime del Terrore.

Certamente più marinaio del d' Estrées, non può per altro annoverarsi tra i marini illustri di Francia a fianco dei Duquesne, dei Tourville, dei Jean-Bart, dei Douguay-Trouin, dei Suffren, ecc.

Duquesne, figlio di marinari ed allevato sul mare, cominciò fin dai dieciotto anni a

comandare navi da guerra. Tourville, Douguay-Trouin, Suffren principiarono a sedici e a dieciassette anni la vita di mare, Jean-Bart a dodici anni, ecc., e non si può negare che questi illustri marinai sono stati in Francia i migliori guerrieri durante il periodo della vela.

Per la lunga esperienza del mare, certamente, potè Tourville dirigere la sua celebre crociera della Manica e dettare quel monumento di arte evolutiva che è il trattato pubblicato dal P. Hoste.

Le vittorie riportate da Duquesne al servizio di Francia e di Svezia e sopratutto contro il più grande ammiraglio olandese furono precedute da manovre che ne palesano il profondo criterio marinaresco.

Che dire del Ruiter che cominciò la sua immortale carriera facendo per sette anni e mezzo il marinaro di bordo?

Che dire di Suffren, di Latouche–Tréville, degli inglesi Drake, Rodney, Howe, Hood, Hugues, Jervis e Nelson?

Il grande prestigio di Nelson ebbe primo

principio dal suo grande ardire marinaresco e dalla tempra acquistata sul mare. Egli incominciò presto ad incontrare, senza paura, le responsabilità della professione. A dieciotto anni già avea dato prova di essere padrone di sè sopra un ponte di comando. Il suo tirocinio nei gradi subordinati fu breve, perchè il suo temperamento, il suo genio lo spinsero rapidamente verso le alte responsabilità.

Il dominio delle proprie sensazioni in tutte le circostanze si acquista colla vita di mare e colle sue responsabilità, perchè le vicissitudini così mutevoli di quella esistenza ed i suoi pericoli obbligano ad una attenzione costante sopra se stessi, onde, nella necessità di pronte decisioni, queste non abbiano ad essere errate e non cagionino catastrofi di persone e di cose.

Ha forse il vapore modificato sostanzialmente queste verità?

È egli forse oggi meno necessario di essere marinai per comandare le forze navali, di quello che lo fosse ai tempi di Nelson?

Io sono convinto che, per questo riguardo, nulla è sostanzialmente mutato.

Forse non si richiede più la resistenza fisica in quella misura che era necessaria per le lunghe navigazioni, le interminabili crociere; ma il colpo d'occhio marino è, data la velocità attuale delle navi, ancora più indispensabile. Si richiede, anzi, oggigiorno maggiore esperienza ed un più lungo tirocinio per raggiungere quella sicurezza di manovra che mette in grado di muovere abilmente le forze navali e farle concorrere ad un'azione tattica.

La vela costituiva un prezioso elemento di educazione marinaresca e di ginnastica del corpo e dello spirito per i giovani; ma essa nella marina da guerra sta per sparire per sempre, e l'educazione dell'iniziativa individuale, la scuola delle responsabilità si pratica coi comandi delle torpediniere e cogli altri piccoli comandi, si ottiene colle lunghe campagne, che educano anche lo stomaco del giovane marino; educazione questa che fu sempre necessaria a chi intraprese la pro-

fessione del mare, e che è indispensabile sia fatta in tempo onde la debolezza fisica a sostenere il mare non rimanga compagna importuna di tutta la vita.

Le campagne di mare di oggidì, certamente, non portano più con sè quelle innumerevoli privazioni morali e materiali che portavano le campagne di un tempo, le quali fortificavano lo spirito, formavano i caratteri e davano qualche volta all' uomo di mare un valore morale eccezionale; ma è inutile farsi in ciò *laudatores temporis acti*. Il mondo cammina, e l'uomo dell'oggi ha in terra ed in mare ben altri agi e comodità di vita che non aveva l' uomo di un mezzo secolo fa. Non vi ha guadagnato la tempra morale, ma bisogna a ciò rassegnarsi.

Gli ammiragli che comandarono in guerra nel primo periodo del vapore iniziarono tutti la loro educazione marinaresca sulle navi a vela; la trasformarono coll' introduzione del nuovo motore, e coloro che vinsero erano certamente dei buoni marinai.

Il più illustre di essi tra i morti ci lasciò

l'espressione del suo amore per il mare e per le responsabilità marinaresche colle seguenti parole:

« I have as much pleasure in running
« into port in a gale of wind as ever a boy
« did in a feat of skill.

« FARRAGUT ».

[1] Cap. MAHAN, *Vita di Farragut.*

CAPITOLO II.

MENTE E CARATTERE

« Due cose sono indispensabili in
« un comandante, mente e carattere:
« mente, perchè senza di essa è impos-
« sibile di concepire una qualsiasi in-
« trapresa; carattere, perchè il compi-
« mento di un piano non può essere
« conseguito senza una forte ed ener-
« gica volontà ».

MARMONT.

La parola *mente* comprende intelligenza naturale e coltura; la parola *carattere* designa tutte quelle doti di cui può essere ornato l'animo dell' uomo.

L'intelligenza è un dono di natura, ma deve essere affinata colla riflessione e collo studio; la coltura si acquista colla volontà. Io direi però che in un comandante supremo di forze navali, come in un capo di esercito,

non debba richiedersi tale coltura da farne un vero scienziato in ogni ramo della tecnica militare.

Scrisse il Jomini: « Basta sapere poco, « ma quel poco saperlo bene, ed essere spe- « cialmente edotti delle regole direttive ».

In genere io penso che si sopraccarichino troppo le menti dei giovani allievi navali di scienza positiva; divido coll'ammiraglio Makaroff l'opinione che non si dia sufficiente importanza allo studio della storia, e ripeterò con lui la massima del Gran Napoleone: « Se « desiderate imparare come condurre le bat- « taglie, studiatene centocinquanta combat- « tute da grandi capitani », e aggiungerò per mio conto: non studiate semplicemente la strategia e la tattica dei capitani, ma meditate profondamente sulle cause morali che condussero a vittoria, sulla organizzazione delle forze, sulla loro coesione e disciplina, e in generale studiate la storia per poter discernere le grandezze vere da quelle fittizie, e ritrarne ammaestramenti che perfezionino il vostro carattere e vi mettano in

grado di perfezionare, un giorno, quello dei vostri subordinati.

Il sentimento alto del dovere, la fermezza, l'equanimità, la giustizia, l'integrità dei costumi, il coraggio, la presenza a se stesso nel pericolo, sono tutti elementi che concorrono, ben equilibrati, a costituire quei caratteri superiori, quelle grandi individualità, che si impongono all'omaggio spontaneo degli uomini.

Taluni vogliono che il carattere debba essere superiore all'intelligenza, onde quello possa eventualmente frenare questa, e rattenerla nei suoi slanci vivaci; ma difficile riesce, a parer mio, segnare una linea netta di demarcazione tra la mente e il carattere.

La mente forma il carattere e questo domina qualche volta quella, e se la coltura dell'intelletto non ha relazione necessaria colla purezza e l'eccellenza del carattere, l'intelletto però nella sua naturale efficienza deve essere tale che quella sicurezza ed eccellenza facilmente comprenda, per poter indirizzare, modellare il carattere a conseguirle.

Io parlai di integrità di costumi e dirò poche parole soltanto intorno al delicato argomento.[1]

È difficile ottenere la perfezione in un uomo, anche se destinato ad educare gli altri e ad essere altrui di esempio. Raramente si troveranno riunite nel comandante supremo le ardue virtù di un anacoreta. È però indispensabile che le debolezze della sua vita privata non siano di esempio funesto, e che la mancanza di forza di resistenza contro le passioni non faccia ostacolo all'adempimento costante del dovere militare.

Il dovere è dovere in ogni circostanza della vita, e mancherà sempre della necessaria libertà di spirito quel comandante che ad elevati sentimenti di dignità personale non uniformi la sua stessa vita particolare. Le sue esortazioni ai subordinati per mante-

[1] Onosandro voleva che il comandante in capo fosse continente, sobrio, temperante, economo, laborioso, uomo di spirito, generoso, di media età, eloquente, padre di famiglia, e di illustre prosapia! (*Istituzioni militari di Onosandro.* CHARLES GUISCHARDT).

nerli nella via dell'abnegazione e del sacrificio sarebbero pregiudicate e senza effetto.

La vita militare, quella del mare sopratutto, vita di sacrificio costante, educa ed innalza il carattere, perchè un alto ideale la dirige e la ispira.

È un sacerdozio, e coloro lo santificano che nelle posizioni elevate portano seco forti virtù di mente e di cuore ed ai quali è guida perenne in ogni azione la religione del dovere.

Gli eroi del mare, gli ammiragli vincitori di battaglie, al pari dei grandi capitani degli eserciti, se non in tutte, certamente in alcune delle doti della mente e dell'animo ebbero ad eccellere, e tra le altre nella forza dell'intelletto e nella fermezza dei propositi.

L'esempio delle virtù di quei grandi fu profittevole all'umanità quanto i trionfi della strategia e della tattica; perchè se a pochi è dato vincere battaglie, tutti hanno la possibilità di preparare future vittorie, educando a tale scopo opportunamente le forze militari della loro patria.

La tenacità di Temistocle e la sua intelligenza animarono il patriottismo dei Greci ed insegnarono loro a vincere, in pochi, gli immensi stoli persiani.

Euribiade, il condottiero supremo a Salamina, è quasi dimenticato dalla posterità.

Batti, ma ascolta! È in queste parole il carattere di colui che, ispirando la tattica vittoriosa allo stolarco spartano, rese infruttuosa la grande campagna di Serse.

Astuto e coraggioso, Temistocle salvava la patria; Camillo salvava Roma col coraggio e la magnanimità.

La grandezza del carattere procacciò a Roma il dominio del mondo; Muzio Scevola, Quinto Curzio, Bruto, Attilio Regolo ed infiniti altri eroi rappresentano i tipi della fermezza e del coraggio, allo stesso modo che, in mare, Duilio creò colla forza della volontà e colla vittoria una Marina da guerra.

Con quegli esempi si educavano le armate e gli eserciti, e Roma, che pur non era marinara, lo divenne, quando le fu necessario, per vincere la potente Marina rivale.

Percorrendo la storia delle antiche Marine e poi quella delle medioevali, molti e molti ammiragli si incontrano che ci appaiono eletti di mente e di carattere, per le ispirazioni tattiche e per la energia spiegata nel conseguire vittorie; ma di ben pochi conosciamo tanto delle loro doti morali da essere in grado di tratteggiarne il carattere.

Un periodo marinaresco più vicino a noi e perciò di più facile indagine storica, e in cui a dovizia troviamo esempi di uomini elevati di mente e di cuore, è quello eroico della Marina a vela. Periodo di continue guerre, nel quale l'educazione del marino avea principio col battesimo del fuoco, ed in mezzo al fuoco continuavano a temprarsi le sue virtù militari, fino a tanto che, salito ai gradi elevati, trovavasi degno di condurre gli altri sulla via della gloria.

Scuola di ardimento marinaresco e di valore militare. Tale fu la Marina dei vascelli a vela.

Non era necessario allora di ripetere ad ogni uomo d'arme il motto: « Ricordati della

guerra », come fa oggi l'ammiraglio russo Makaroff.[1]

Colui che abbracciava la carriera militare era preparato a dimenticare interamente la pace.

Quel periodo glorioso ci confermò con luminosi esempi ciò che la storia di ogni tempo insegna: che cioè il genio tattico non basta a vincere le battaglie, se le forze che devono esplicarlo non sono organizzate sulla base dei più elevati sentimenti morali. Sono questi soltanto che mantengono la coesione negli eserciti e nelle armate. Senza un alto ideale nel cuore non si consegue vittoria, e questo alto ideale, nel complesso dei suoi elementi, fu e sarà sempre rappresentato dall'amore verso la patria e dal dovere.

Le due più grandi Marine del periodo della vela, che si contrastarono per due secoli il dominio del mare, si equilibrarono nei risultati guerreschi fino a tanto che si man-

[1] *Quistioni di tattica navale* del viceammiraglio MAKAROFF. Traduzione del capitano di corvetta BOLLATI DI SAINT-PIERRE.

tennero al paro nella forza di organizzazione delle armate.

I primi anni della Rivoluzione francese, colle discordie civili e la dispersione degli ufficiali, distrussero tale equilibrio, e la Marina francese fu vinta dalla maggior disciplina della Marina rivale.

Splendide figure di marinai ritroviamo nella storia di quel periodo, illustri per doti militari e per virtù di carattere.

Jean–Bart, che lega il proprio figlio all'albero di mezzana, esponendolo al fuoco terribile del nemico, per abituarlo a disprezzare la morte, ha qualche cosa di feroce, sì, ma pur di sublime, che ricorda i più famosi esempi del gran carattere romano.

Duguay–Trouin, già illustre per gloriosi combattimenti al comando di navi armate in corso, noto per il suo indomito coraggio sia in guerra che nei numerosi duelli, minacciato da un capitano di nave da guerra del supplizio della *cala* per non averlo salutato, scrive queste parole al ministro della Marina: « Questa minaccia, così lontana da

« tutto ciò che io credo dovuto al mio carat-
« tere, mi avrebbe fatto cedere a risoluzioni
« proporzionate all' offesa fatta al mio onore,
« se io, benchè fremente di quest' affronto,
« non avessi anteposto al mio stesso onore
« la sottomissione agli ordini del Re, rice-
« vendo dai suoi ufficiali e sopra i suoi va-
« scelli tutto ciò che potevano dirmi di più
« offensivo ».

Raro esempio di omaggio alla disciplina e di forza di volontà!

Il carattere di Tourville si mostrò in tutta la sua grandezza quando, alla battaglia della Hougue, dopo letto ai suoi luogotenenti l'ordine di Luigi XIV che gli ingiungeva di combattere il nemico *fort ou faible, et quoi qu'il en pût arriver*, affrontava coraggiosamente l'armata inglese, forte di più di ottanta navi, con sole quaranta, al grido di «Viva il Re», grido che rappresentava allora le più nobili e sacre tradizioni dell' onore, della gloria e dell' eroismo della nazione francese.

Ma, fra tutte, nella prima parte di quella

storia campeggia luminosa la figura di Michele de Ruiter.

La vita di quel grande Olandese dovrebbe essere studiata e meditata dai nostri giovani ufficiali, perchè giammai forse si ebbe sul mare uomo più completo per virtù militari e private e più degno di essere proposto ad esempio alla posterità.

Colui che all'età di dieci anni saliva temerario il più alto campanile di Flessinga, e che fu per sette anni e mezzo un semplice marinaio, giunse grado a grado fino al culmine della gerarchia navale militare pel suo coraggio e per le sue grandi virtù, senza nulla mutare alla semplicità dei suoi costumi e dei suoi principî, e dopo aver combattuto vittoriosamente numerose battaglie, cadde sul campo dell' onore, vinto dall'unico ammiraglio che fosse degno di stargli a fronte.

La bellezza del carattere di Ruiter non può essere meglio dipinta che colle sue stesse parole:

« Io preferisco di non essere lodato e « neanche nominato da alcuno, purchè io

« riesca a soddisfare la mia coscienza, e ad « eseguire gli ordini come io devo ».

Umile nella prosperità, riconoscente verso i suoi benefattori, rispettoso verso i suoi superiori, sobrio, religioso, era amato da tutti in generale e adorato in particolare dalla sua gente, che egli trattava con grande famigliarità, non cessando mai di rammentare la sua origine e la sua infanzia, quando girava la ruota nella corderia di Flessinga, e quando era semplice mozzo di bordo.

Un autore inglese, che scrisse poco dopo la morte di Ruiter, ne chiuse la storia con queste parole:

« Egli era un uomo così onesto, era così « pio e divoto cristiano, così bravo soldato, « così savio, esperimentato e fortunato gene- « rale, così buon cittadino, così fedele alla « sua patria, che merita, per giustizia, di es- « sere considerato dalla posterità come l'or- « namento del suo secolo e l'onore del suo « paese ».

Altro ornamento del secolo XVII fu appunto il rivale e vincitore di Ruiter, il *bravo*

Duquesne, come lo chiamò Ruiter medesimo, il quale affermava che la presenza di Duquesne in una squadra equivaleva da per sè sola a dieci vascelli.

Vi è molta analogia tra i due caratteri; essi ebbero sopratutto di comune il fattore del coraggio marino e militare, la fermezza e l'amore per la professione e per la patria.

Questi due ammiragli avevano poi altri punti di rassomiglianza particolari.

Entrambi figli del popolo, entrambi di religione protestanti, avevano fatto il tirocinio della rude professione da semplici marinai; ambidue possedevano una cognizione profonda di tutti i rami della tecnica navale ed erano agguerriti a tutti i rischi della navigazione avendo solcato i mari per cinquant' anni.

Ruiter aveva sul rivale il grande vantaggio di essere stato preposto in capo al comando di grandi forze navali.

Duquesne, meno docile verso i superiori e meno umile dell' ammiraglio olandese, fu più audace e più pronto nelle concezioni

tattiche, ugualmente fermo nei principî religiosi, al punto di sacrificare ad essi gli avanzamenti e gli onori di cui lo avrebbe ricolmo Luigi XIV se avesse abiurata la fede protestante.

Ruiter fu dunque, dal punto di vista del carattere, forse più perfetto di Duquesne; entrambi però la storia ha annoverato tra i grandi e proposti ad esempio agli ammiragli successori.

Il forte carattere di Duquesne si può anche desumere dalla risposta data a quell' ammiraglio inglese che pretendeva il saluto alla sua bandiera quale omaggio alla pretesa sovranità sul mare dell' Inghilterra:

« Il saluto alla bandiera è materia tanto
« delicata e spinosa che il cannone soltanto
« può decidere ».

E questa risposta fu appoggiata da un brillante combattimento.

Dissi che Duquesne non diede, al paro di Ruiter, esempio costante di sottomissione ai superiori; ma le circostanze valgono ad attenuarne le colpe.

Duquesne fu insubordinato verso un ammiraglio che gli era stato preposto per il favor della Corte e che egli sprezzava come uomo di mare; Ruiter ebbe per capo, quando giunse ai gradi elevati, il miglior ammiraglio di Olanda.

La posterità ha dimenticato la riottosità di Duquesne, come ha perdonato quella di Nelson, a causa degli immensi servigi che essi resero alla loro patria.

La posterità perdonò le disubbidienze di Tourville verso gli ordini insensati dei ministri della Marina di Luigi XIV, perchè dettate da un sentimento giusto ed elevato, quello cioè di esporre se stesso a qualsiasi conseguenza disciplinare per la salvezza dell'armata e il vantaggio vero della Francia; ma non perdonò le gelosie e gli antagonismi della battaglia di Bantry, tra il capo supremo e i suoi luogotenenti, che impedirono una decisa vittoria, e le disubbidienze analoghe della battaglia di Tolone, che cagionarono, a danno dell'Inghilterra, una vera sconfitta.

La grandezza del carattere di Nelson consistè nell'audacia indomabile marinaresca e guerriera e nell'intenso amore del dovere verso l'Inghilterra, ma alcune altre manifestazioni della sua indole non furono certamente esemplari.

La gloria grandissima che rifulge intorno al suo nome nella storia non riesce del tutto a velare le deplorevoli debolezze della sua vita, che dal punto di vista del carattere lo abbassano in confronto di altri marini a lui contemporanei, quali Collingwood, Troudbridge ed altri. E certamente, considerando l'intera storia del periodo della vela, appare anche più pura, più simpatica, più esemplare la figura di Michele de Ruiter, paragonata a quella del riottoso subordinato dell'ammiraglio Hotham, dell'amante di Lady Hamilton, del crudo giustiziere dell'ammiraglio Caracciolo.

Per il periodo del vapore, come già dissi, mi difettano i dati per illustrare il carattere degli ammiragli resi celebri da recenti guerre navali. Ritornerò anche qui a parlare del più

famoso di essi tra i morti, del quale il comandante Mahan ci ha così maestrevolmente ritratta la gloriosa figura.

« The personal character of Admiral Far-
« ragut afforded the firm natural foundation
« upon which alone a great military character
« can be built; for while no toleration should
« be shown to the absurd belief that military
« eminence leaps fully grown into the arena,
« like Minerva from the head of Jupiter,
« that, unlike every other kind of perfection,
« it grows wild and owes nothing to care,
« to arduos study, to constant preparation,
« it is still true that is can be developed only
« upon great natural aptitudes ».

È possibile, aggiunge il Mahan, a molte persone abili di divenire degli istruiti e valorosi ufficiali, ma ben poche hanno dalla natura quegli svariati doni che, fusi in una perfetta combinazione, producono i grandi capitani.

La fermezza dei propositi, la rapida decisione nell'azione, la resistenza alle lunghe responsabilità ed ai pericoli quando le terribili

alternative della guerra gravitano sulla bilancia, sono i requisiti necessari per un gran capitano; si aggiunga ancora il coraggio di applicare le proprie conoscenze in condizioni di eccezionale gravità, accettando tutti i rischi inseparabili dalla guerra e vagliando tutte le probabili contrarietà per superarli.

Si fu appunto sopra tutte queste qualità morali che s'appoggiò la condotta onde divenne famoso l'ammiraglio Farragut.

Egli avea il colpo d'occhio sicuro per trovare la vera chiave di una situazione militare, la percezione chiara ed accurata della decisione a prendere in un momento critico, e univa a queste doti una incrollabile fermezza nel vincere gli ostacoli che incontrava per via.

Dirò finalmente che Farragut era equanime, semplice, affabile, religioso, esemplare nei costumi, di tenace memoria e istruito. A me sembra che, nel complesso delle sue qualità militari e morali, egli possa rappresentare per la storia della marina americana ciò che rappresenta il Ruiter per l'olandese.

Per concludere sulle doti di mente e di cuore delle quali dovrebbe essere fornito un comandante supremo, ripeterò col Mahan che a pochissimi è dato divenire grandi capitani, o anche di vincere battaglie, ma aggiungerò che a tutti è concesso di perfezionare, sugli esempi storici, la propria mente, il proprio carattere, onde preparare a future vittorie le forze navali della propria patria.

CAPITOLO III.

GENIO

« Is that we call, genius, purely a
« mystery, of which our only account
« is to give it a name? »

Cap. MAHAN.

« Sul campo di battaglia la più fe-
« lice ispirazione spesso non è altro che
« una reminiscenza ».

NAPOLEONE.

Talune delle battaglie navali combattute dacchè navi da guerra solcano i mari, i fiumi ed i laghi furono vinte principalmente per l'accurata preparazione organica e superiorità di disciplina di uno dei belligeranti; altre per superiorità nella strategia che condusse le forze di un'armata al contatto tattico in migliori condizioni di quelle dell'avversaria; altre per merito della ispirazione

tattica geniale degli ammiragli, ed altre infine per la dappocaggine di una delle due armate e del suo capitano.

Non è cosa facile lo sceverare, nella storia delle innumerevoli lotte navali, le vittorie dovute al genio del condottiero più che ad altre cause, e comprendere, vagliando tutti gli esempi, in quali casi il talento militare strategico o tattico meritò il nome di genio; nome che in generale l'umanità applicò alle grandi creazioni o scoperte fatte dall'uomo nel campo del pensiero o in quello delle industrie e delle arti.

Il genio tattico, dissi in un altro scritto, è il genio dell'opportunità, è la divinazione dell'azione veramente efficace al momento decisivo per assicurar la vittoria.

Il genio strategico si esplica naturalmente in un periodo di tempo più lungo, essendo suo fine la preparazione opportuna del contatto risolutivo tra i due avversari.

La soluzione tattica, l'esito della battaglia può essere determinato da una ispirazione subitanea della mente del comandante su-

premo, che gli suggerisca l'azione opportuna per conseguir la vittoria, e tale ispirazione, sopratutto se coronata da trionfo, costituisce nella storia il genio degli ammiragli.

Quali ispirazioni tattiche furono vere creazioni del genio e quali invece furono semplici reminiscenze?

Io credo che in ognuno dei tre periodi della storia navale si incontrino, dal punto di vista tattico, poche vere creazioni e molte ripetizioni degli stessi concetti decisivi. Ad esempio, fu certamente un'ispirazione di genio quella di Temistocle di attendere la battaglia nelle acque ristrette del passo di Salamina, ove era impossibile alle mille navi persiane di soverchiare con facilità di manovra le trecento triere degli Elleni. L'astuto concetto dello stolarco ateniese sarebbe stato imitato dai successori, ove fosse accaduto ancora di dover combattere contro forze preponderanti.

Formione fu forse il primo tra gli ammiragli greci che ebbe vittoria colla manovra dell'*anastrofe*, cioè col traversare la fronte avversaria e sorprenderla poscia con una ful-

minea inversione per investirla. Questa brillante concezione tattica fu poi certamente imitata nelle guerre greche, ma ciò che è veramente caratteristico si è che essa fu rimessa a nuovo modernamente nei libri della tattica a vapore.

Così la conversione dell'ala ateniese a Cynossema, che decise della vittoria, quella dei Romani alla battaglia di Teio, la manovra dei Cartaginesi ad Ecnomo, imitazione dell'arte di Orazio contro i Curiazi,[1] furono tutte ripetizioni di concetti già attuati precedentemente; ciò però non esclude che il saperli applicare al momento opportuno non abbia a considerarsi come manifestazione di vero genio nel condottiero supremo.

Noi vediamo, per esempio, nel medio evo, quale fu la costante arte tattica dei Genovesi, l'arte cioè di servirsi opportunamente di una riserva. Chi fu il primo tra i marini genovesi a mettere in pratica questo stratagemma?

[1] Per la descrizione di tutte queste manovre tattiche vedi la mia *Tattica nelle grandi battaglie navali.*

Volendo stare letteralmente alla storia, parrebbe debba considerarsene creatore, nelle battaglie di mare, Oberto Doria, che di tale astuzia guerresca si giovò alla Meloria; ma quella tattica era in uso negli eserciti di terra, ed il Doria fu probabilmente il primo ad imitarla nelle battaglie navali. E l'usarla tanto opportunamente da conseguire vittoria fu vero genio nel Doria; come fu genio nei suoi successori al comando di armate genovesi l'applicare quello stesso stratagemma sempre in modo così ingegnoso da riuscir continuamente di nuova sorpresa al nemico.

Nelle prime guerre della marina a vela, quando le armate erano tanto numerose e la loro evoluzione lunga e difficile, non troviamo ancora manovre ardite e geniali per ottenere concentramenti di forze e grandi decisivi risultati.

Gli Olandesi, ad esempio, attaccarono qualche volta le squadre inglesi o francesi, divisi in colonne o in gruppi, ma l'azione si svolse generalmente tra linee di fila parallele.

I tentativi per tagliar fuori le estremità dell'armata nemica si eseguirono qualche volta dagli ammiragli sott'ordine, come dal Lawson e dal d'Estrées, ma non furono secondati e abortirono.

Il primo esempio brillante di una manovra tattica, che direi classica, e che riuscì completamente, fu quello della battaglia delle Saintes.

È vero che il Rodney fu favorito da un salto di vento che gli permise di attraversare la linea nemica e di sopraffarne il centro, ma la prontezza di decisione dell'ammiraglio inglese, in quella circostanza, nel valersi del favore della fortuna, fu scintilla di genio utilizzata da audace volontà.

Dopo le Saintes, mandarono sprazzi di alti concetti tattici parecchi ammiragli, tra i quali Jervis, Howe, Hood e più che tutti il Suffren.

Era evidente che gli ammiragli intelligenti tendevano a liberare la tattica dalle pastoie di regole tradizionali troppo pedanti; nessuno di essi però applicò i nuovi concetti

coll' audacia e la fortuna necessarie per ottenere risultati decisivi, complete vittorie.

Aboukir e Trafalgar furono l'epilogo di tutti i progressi fatti nell'arte tattica dai primi cenni partiti dalla mente del Ruiter e del Duquesne fino agli attacchi brillanti del Suffren e dell' Howe.

Parecchi autori, pur di gran valore, vollero negare a Nelson il genio tattico e fecero consistere la sua arte di guerra soltanto in audacia e fortuna. Per alcuni, anzi, Nelson è una specie di pazzo furioso che si getta imprudente nel rischio, giustificando soltanto il vecchio motto: *Audaces fortuna iuvat.* Per altri autori l'eroe di Trafalgar è un vero creatore di nuova scienza guerresca navale.

Esagerazioni le une e le altre, come è anche inesatta, a mio giudizio, la seguente asserzione di Jurien de la Gravière.

L' illustre ammiraglio francese scrisse nella sua opera *Guerres maritimes*, che a suo parere Nelson inventò meno una nuova tattica che non calpestò quanto vi era di saggio e di prudente nell'antica.

Nelson, a mio giudizio, non inventò una nuova tattica. Egli applicò con mirabile prontezza ed audacia quegli stessi principî che furono in ogni tempo i capisaldi dell'arte di guerra navale, e che anche pochi anni prima di lui aveano avuto da altri ammiragli parziali sanzioni in pratica. Se qualche volta apparve dimentico delle regole di prudenza, si fu allora soltanto quando era sicuro di poterle dimenticare. E anche in ciò si rivelò il suo genio.

Io non comprendo come si voglia da alcuni negare che l'arte di Nelson non sia il portato di lunga ed intelligente meditazione, quando se ne hanno sotto gli occhi i *Memorandum* che fanno fede dei suoi concetti costanti e del suo scopo fisso di ottenere in battaglia un preponderante concentramento sopra una parte del nemico nelle varie circostanze di attacco che subordinatamente alla direzione e alla forza del vento potevano presentarsi.

Ad Aboukir e a Trafalgar questi concentramenti ebbero pieno risultato.

Ad Aboukir Nelson non può essere accusato d'imprudenza; egli fece prova di grande ardimento marinaresco e la sua azione tattica riuscì addirittura sublime.

A Trafalgar, poi, Nelson avea tutto ponderato e preveduto, e se anche l'abilità dei puntatori di Villeneuve e di Gravina avesse inutilizzati il *Victory* ed il *Royal–Sovereign*, la battaglia non avrebbe avuto esito diverso; imperocchè ogni comandante inglese era così immedesimato nel piano del suo ammiraglio, e l'armata formava un tutto così disciplinato e compatto, che lo svolgimento vittorioso di quel piano, anche se affidato d'improvviso ad altra mano, sarebbe stato seguíto ugualmente e con identico risultato.

Nelson fu l'uomo di mare più completo per qualità marinaresche e militari che registri la storia. Egli, è vero, correva sempre dritto al nemico senza esitare, ma ogni sua decisione fulminea nell'azione era frutto di diuturne e ponderate meditazioni.

Alcuni scrittori si sono affaticati a stabilire un paragone tra Collingwood e Nelson.

Questo paragone, se limitato alle virtù morali, è tutto a pregiudizio di Nelson, ma non ha scopo alcuno; se poi è esteso alle qualità di comandante supremo in battaglia, la distanza che separa i due uomini, di fronte alla storia, è tale, che non si può arrivare a comprendere il vantaggio di un confronto tra di loro.

Collingwood non comandò in capo in alcuna battaglia; e se per le sue qualità marinaresche, la coltura e il sentimento morale egli si può considerare, come lo considera Jurien de la Gravière, la più elevata espressione di una Marina superiore, quale condottiero non possedeva nè l' ardore febbrile che crea le occasioni e violenta le circostanze, nè il genio eccezionale di Nelson, che col suo ascendente condusse la Marina britannica per vie nuove all' apogeo della gloria militare navale.

Il nome di Collingwood non sarà mai disgiunto, presso i posteri, da quello di Nelson, perchè egli contribuì per una grandissima parte alla vittoria di Trafalgar, come avea

anche contribuito a quella di S. Vincenzo seguendo l'esempio del suo amico e collega; ma, ripeto, tra le due figure storiche corre un abisso.

Collingwood non potrà mai prendere posto nella storia navale, tra i grandi capitani; Nelson fu probabilmente il più grande di tutti.

Il periodo del vapore non ha ancora dato un uomo che possa paragonarsi al più celebre fra i grandi ammiragli inglesi, e il parallelo stabilito dal Mahan tra Farragut e Nelson, se può reggere dal punto di vista delle doti dell'animo, quali la fermezza, il coraggio e l'audacia, non parmi sia ugualmente sostenibile per quanto riguarda il genio nelle sue tattiche esplicazioni.

Non mi sembra che negli attacchi di Orléans e di Mobile vi siano elementi tali da poter stabilire un confronto con Aboukir o Trafalgar dal punto di vista dell'arte tat tica.

Quando il Farragut, portando la sua squadra dirittamente a passare sullo sbarra-

mento di torpedini, pronunciava quelle parole che divennero leggendarie nella Marina americana: *d..... torpedoes*, ebbe, per audacia, il maggior punto di contatto coll' eroe di Trafalgar!

Le grandi battaglie del periodo del vapore si possono ridurre a due: Lissa e Yalù.

Tegethoff fu un valoroso e fortunato ammiraglio, ma non certamente un uomo di genio.

Ben altri vantaggi un uomo di genio avrebbe potuto ricavare dalla giornata di Lissa, e non avrebbe sopratutto esposto la sua squadra, dopo la battaglia, ai rischi a cui l'ammiraglio austriaco la espose!

Riguardo all'ammiraglio Ito, mi asterrò da giudizi personali, per non essere anch'io compreso nel numero degli scrittori, che gli supposero un' infinità di intendimenti tattici ai quali egli, per la stessa confessione del prode ammiraglio giapponese, non aveva mai pensato.

La tattica delle moderne, o meglio, prossime future battaglie è ancora un' incognita,

malgrado degli studi a tavolino dei molti cultori di questa scienza.

Si può largamente spaziare tra i problemi innumerevoli che si presentano sulla carta, seguire le varie specie di curve per avvolgere il nemico; ma la base concreta per studi efficaci, che è la esperienza di guerra, ci manca totalmente.

La matematica applicata alle manovre delle squadre ha l' importantissimo vantaggio di far meditare gli ammiragli sopra i molteplici problemi intorno ai movimenti relativi e alle posizioni successive di due forze navali che si combattono, in relazione col miglior uso delle varie armi, onde abituare la loro mente a rapide soluzioni; ma non credo che alcuno pensi seriamente che a quelle varie posizioni si possa arrivare, nella guerra vera, seguendo curve e rilevamenti calcolati, misurando spazi di tempo, ecc.

Io, malgrado gli studi del Fournier e d'altri, opino, che la tattica futura sarà tanto più efficace quanto più sarà sciolta da legami prefissi: e che il concetto nelsoniano del

Close action ne sarà sempre la base, qualunque sia il rischio.

Saranno attacchi successivi con divisioni omogenee secondo le direttive di un piano generale, o saranno concentramenti generali di tutte le forze contro il nemico; ma sempre colla maggior libertà dei movimenti individuali delle navi per la maggior utilizzazione della offesa e della difesa; non mai sopra obbligate rotaie, ma sempre collo scopo di sgominare il nemico, con azione diretta, decisa, scevra di qualsiasi esitazione.

L'esplicazione del genio dei condottieri avverrà per gradi, perchè le situazioni di cui l'ispirazione immediata dovrà dare la chiave saranno molte. Non basterà più a decidere la giornata la scelta geniale del sistema di attacco.

Cómpito adunque di coloro che potranno un giorno essere chiamati a comandare un'armata è quello di meditare profondamente e di continuo intorno alle soluzioni dei problemi tattici che possono presentarsi in una giornata di battaglia, nella speranza di ritrovare

al momento opportuno dell'azione quella fortunata ispirazione di genio, che sarà già facilitata dalla preparazione della mente, che li guidi a vittoria.

PARTE II.

I SUBORDINATI

CAPITOLO I.

EDUCAZIONE MORALE E MILITARE

. . . .

« E maledetta la follia superba,
« Dell' atea scuola, che alla morte affida
« A desolante epigrafe di tomba
« Il suggello del Nulla!
O fortunate
« Madri, se triste un dì, se inesorato
« Morbo v'assalga tra le braccia il figlio!
« Copritelo di baci, un bacio ancora,
« Conforto estremo al dolor vostro... il Nulla!
« Corre, soffre, combatte il patriota
« Per l'integra unità del suo paese,
« Per la sua libertà... Vedilo, ei giace
« Agonizzante in campo. Avrà le palme,
« Il compianto dei suoi! N'è conscio ei forse?
« La gloria! il premio che l' attende... il Nulla! »

N. GAVOTTI.

Intendo per educazione morale quell' educazione che forma e perfeziona il carattere dell' uomo, e lo rende atto ad estrinsecarne le migliori virtù per il vantaggio altrui, e sopratutto della sua patria.

La base dell' educazione morale della gioventù italiana, e perciò anche di quella parte di essa che è destinata a fornire il personale dell' armata, è pur sempre la religione.

La filosofia materialistica, atea, le teorie evolutive di principî che non hanno la loro sorgente nella divinità, non sono finora penetrate nelle famiglie come sistema di educazione, e le madri tutte insegnano ai proprii figli ad essere virtuosi ispirandosi ai principî e alle norme della morale cristiana.

L' ideale della famiglia e della patria, che la religione sublima, che fa i buoni cittadini, i buoni soldati, non può dare che un impulso fuggevole, egoistico, scoraggiante, dinanzi alla triste prospettiva del nulla, che toglie alle sofferenze umane, ai sacrifici della vita militare e di mare quella fede, quel compenso spirituale, che si spera al di là del vuoto egoismo dell' umana materia.

Educare i giovani allievi, i giovani marinai al culto della patria, al rispetto, all' ubbidienza verso dei capi, alla abnegazione personale, non è possibile se a *substratum*

di quell' educazione non rimangono fermi, intangibili i principî religiosi che l' allievo o il marinaio reca seco nel cuore.

L'ubbidienza che si pretende dai subordinati nel servizio militare, se non deve essere puramente passiva, materiale, è però come l' impulso di una fede che non ragiona; e soltanto la fede religiosa può dare al soldato e al marinaio la forza d'animo necessaria per piegarsi ad una tale sottomissione.

Spiegate al marinaro o al soldato che cosa è patria, senza rimontare alla famiglia; che cosa è famiglia, senza risalire alla fede; esso non vi comprenderà.

Quella bandiera che sventola sulla poppa della nave o alla testa del reggimento è per lui come la croce sull'alto della sua chiesa, simbolo di adorazione e di fede indiscussa.

Inaridite quei sentimenti, o sconvolgeteli colla dialettica del Wogt o del Büchner, togliete all' ideale della patria l' ideale della fede, e vi mancherà il fondamento su cui poggiare la coesione e la disciplina della vostra gente.

Quante volte avrete voi ricordato ai vostri subordinati che anche nella vita militare bisogna prepararsi ad essere qualche volta ingiustamente giudicati e male apprezzati, e che in quei casi occorre star pago al plauso della propria coscienza!

Provatevi a ragionare di quel conforto della coscienza quando questa altro non rappresenti senonchè l'emanazione delle forze brute della materia!

Vi fu chi ha osato scrivere che la religione indebolisce il carattere dinanzi al pericolo!

Mai errore più grande fu pronunziato sia di fronte alla ragione che di fronte alla storia.

La religione produsse milioni di martiri che disprezzarono torture e morte, ed i più grandi guerrieri raccolsero il loro spirito e lo rassegnarono alla Divinità prima della battaglia.

Gli eserciti piegavano il ginocchio prima di affrontarsi, ed in mare i più coraggiosi ammiragli, Ruiter, Nelson, ecc., pregavano

prima di salire sul ponte di comando, Nelson anzi affidava alla carta la sua preghiera.

La fede religiosa dell' eroe navale nella guerra americana è dalle parole del Mahan perfettamente dipinta:

« Farragut was essentially and unaffecte-
« dly a religious man. The thoughtfulness and
« care with which he prepared for his greater
« untertakings, the courage and fixed deter-
« mination to succeed with which he went
« into battle were tempered and graced by a
« profound submission to the almighty will.

« Though not obtruded on the public his
« home letters evince how costantly the sense
« of this dependence was present to his
« thoughts; and he has left on record that,
« in the moment of greatest danger to his
« career, his spirit turned instintively to God
« before gathering up its energies into that
« sublime impulse whose lustre, as the years
« go by, weill more and more outshine his
« other deeds as the crowning glory of them
« all — when the fiery admiral rallied his
« staggered column, and let it past the hostile

« guns and the lost Tecumseh into the har-
« bor of Mobile ».

Negare che la religione sia speranza e sostegno di colui che affronta la morte, è negare la luce.

Il materialismo non può confortare colui che abbandona i suoi cari per l'ideale della patria, pur sapendo che forse mai più li rivedrà su questa terra. Il pensiero che colla morte tutto sia finito per sempre, che i santi affetti della famiglia, dei genitori, dei figli, dei fratelli, tutto ciò che si aveva di caro al mondo svanisca nel cieco abisso del nulla, questo pensiero parmi debba essere così straziante per chi si espone a morire, che io non esiterei a dire che senza una fede non vi può essere coraggio, o quanto meno non vi può essere quel coraggio nobile ed alto che solo è degno del soldato, e che solo può incuorarlo ad adempiere con mente serena ed illuminata i suoi doveri di guerra.

Per carità, ripeto, non turbate nell'animo del giovane marino quei soavi sentimenti di fede religiosa che la madre gli ha radicati!

Fate che egli ritorni al focolare domestico ricco delle forti virtù acquistate nella vita militare, ma che queste virtù siano in lui fortificate dalla fede dei suoi primi anni.

Soltanto in quel modo il servizio militare migliorerà le famiglie e soltanto in quel modo formerete un'armata nella quale il principio dell'abnegazione, del sacrifizio e dell'ubbidienza assoluta sarà mantenuto fermo perchè sorretto e cementato da ideali sublimi ed eterni.

Gli eserciti coraggiosi furono sempre animati da un ideale. Quando ogni pensiero si concentra nella fiducia assoluta verso il capitano, il cui ascendente ipnotizza i dipendenti - sia egli Cesare, Napoleone, Nelson o Garibaldi – nel cuore entusiasta del combattente la grandezza della patria e la gloria del condottiero si fondono in un solo ideale pel quale sacrifica impavido la vita.

La vita militare navale è vita di sacrifici e di privazioni, ed è in perfetta armonia coi precetti educativi della morale cristiana, che insegnano la semplicità nelle abitudini di

vita e la facile disposizione a rinunziare, occorrendo, alle raffinatezze e alle comodità dell' esistenza.

Si è già a sazietà ripetuto che la Marina a vela, colle lunghe campagne, le lunghe navigazioni, colle privazioni morali e materiali di ogni specie alle quali assoggettava il marino, formava i caratteri forti e li preparava meglio che non la Marina a vapore alle fatiche del corpo e dello spirito per le vicende della guerra; ma oggidì bisogna accontentarsi dei mezzi esistenti.

Il miglior modo di temprare l' animo del giovane marino sarà pur sempre però la navigazione lunga ed attiva, e tanto più efficace sarà il risultato quanto più presto egli comincierà la sua vita sul mare.

Si pensa in generale più all' istruzione che all' educazione morale.

La coltura potrà sempre acquistarsi e perfezionarsi; cómpito più importante dovrebbe invece essere quello di sottoporre nei primissimi anni il giovane, che si dedica alla professione marinaresca, ad una efficace prova,

onde rinunzi in tempo all' ardua carriera se nel fisico o nel morale vi si dimostri per avventura inadatto.

D' altra parte poi ci siamo troppo allontanati dall' austerità dell' educazione di un tempo. Troppe raffinatezze materiali si concedono che male preparano ai disagi della vita del mare.

Dirò collo Smiles: non è la vita facile che può mettere l' uomo alla prova e far palesi le sue buone doti; ma piuttosto la dura esperienza e le difficoltà.

Non sono certamente più i tempi in cui, come avveniva cinquant' anni or sono, in un convitto italiano, un solo domestico pettinava un' intera classe.

Gli alunni non conoscevano il sapone che in straordinarie circostanze, il bagno era assolutamente riservato all' estate e, finalmente, il cibo per semplicità e scarsità nulla avea da temere, al confronto, da quello della più severa Certosa.

Ma è questione di limiti. Nella cura della persona come nel vitto si è ecceduto nella

moderna educazione militare verso la raffinatezza, come si è esagerato nel lasciare che il sistema della discussione parlamentare penetri nelle file militari, e guasti quel santo principio della piena fiducia nel comando e nella conseguente docile ubbidienza.

Riflettano bene i superiori prima di comandare, ma i subordinati non discutano mai prima di ubbidire.

Le idee moderne minano il militarismo; ma fino a tanto che esisteranno gli eserciti e le armate, la disciplina militare sarà come un' arca santa, come un edifizio al quale nulla si può toccare della base, perchè si mantenga dritto e sicuro.

E, quando anche potesse spuntare, in un lontanissimo avvenire, quel giorno in cui non esisteranno più eserciti permanenti, o meglio ancora, non vi saranno più guerre, la marina militare dovrà pur sempre esistere perchè sempre sarà fattore indispensabile della civiltà e prosperità delle nazioni sul mare.

Conserviamo pertanto intatti i principî

della educazione militare ed abituiamo la gioventù ad una vita un po' più rude ed austera; ricordiamolo, dalle abitudini molli e raffinate non possono derivare che caratteri deboli.

La sostanza della disciplina militare non ha mutato da quella che, auspice il conte di S. Vincenzo, condusse l'Inghilterra a Trafalgar; è solo mutata la forma.

Le coercizioni severe di Jervis, che giammai perdonò ad un primo errore, oggidì non sono più necessarie, perchè il progresso dell'istruzione e dell'educazione fa perfettamente comprendere al militare i grandi principî del dovere e del patriottismo su cui la disciplina è basata, ed egli non ha bisogno della spinta energica, della minaccia o del castigo per uniformare a quei sentimenti la sua condotta.

La severità eccessiva è fatale alla buona organizzazione come la debolezza eccessiva. L'uomo di alti sentimenti non sarà mai eccessivamente severo; egli troverà sempre la giusta misura prima per additare coll'esempio

la via del dovere, e poi per mantenervi colla costante energia i suoi subordinati.

La giusta severità non è incompatibile col buon cuore, che anzi la storia ci addita moltissimi esempi di militari rigidi nella disciplina, ma amati dai loro inferiori per la bontà dell'animo.

Il segreto di questa giusta misura sta nell'avere dell'inferiore la cura stessa che un padre ha dei suoi figli, vale a dire non contentarsi di esigere da lui l'esatto servizio, ma occuparsi con sollecitudine di quanto può migliorare il suo fisico ed il suo morale.

La troppa famigliarità non ha nulla a che vedere colla sollecitudine; quella è fatale alla disciplina, questa la favorisce. Fatale alla disciplina, ripeto, al punto da cagionarne la rovina completa, è la famigliarità quando giunga, ad esempio, a quel limite estremo che il superiore giuochi il danaro col suo subordinato.

A tenere alto il sentimento del dovere in un organismo militare contribuisce infine procurare che il sistema dei movimenti tutti

del personale e delle destinazioni poggi scrupolosamente sopra giustizia e severità. Tale giustizia è anzi un mezzo potente di organizzazione; un sistema disordinato, o peggio, di favori è per il corpo stesso deleterio e letale.

CAPITOLO II.

EDUCAZIONE MARINARESCA

« The true test of a man's courage
« is his power to bear responsibility ».
EARL. ST.-VINCENT.

Bei tempi quelli in cui le leve provvedevano l' armata di veri marinai!

Caratteristiche erano le gare che si stabilivano a bordo delle nostre navi da guerra tra i marinai dei vari centri marittimi, liguri o sardi, e poi italiani.

« Marinaro di vele quadre », si diceva allora per distinguere i buonissimi dai buoni che provenivano dal piccolo cabotaggio e dalla pesca.

Manca il soffio vivificatore, manca la fede! Se si tolgono alcuni centri marittimi, il restante d'Italia non crede alla sua Marina.

Una nazione che assiste indifferente allo sviluppo colossale delle altre Marine da guerra; una nazione la cui armata occupava per importanza, non sono molti anni, il terzo posto nel mondo, ed ora è scesa già al quinto, e non si scuote dal letargo, non trova la forza di rinunziare a spese che appaiono superflue onde mantenersi forte nel Mediterraneo, questa nazione non è più marinara, ha perduto ogni coscienza di se stessa. Forse, a ridestarla, sarà necessaria una tremenda lezione, od occorrerà il lavorío costante, secolare di apostoli generosi, illuminati, instancabili.

L'apatia dai centri si irradia alle spiaggie, mentre dalle spiaggie dovrebbe l'amore per il mare estendersi ai centri.

L' esperienza ha dimostrato che si può amare il mare solo per se medesimo e che può diventare eccellente marinaio anche chi è nato tra i monti. Nella nostra stessa Marina da

guerra esempi numerosi dimostrano che non è un privilegio delle spiaggie fornire alle navi da guerra buoni ufficiali, buoni comandanti, e alle squadre bravi ammiragli.

L'educazione marinaresca presto cominciata, facilitata dalla resistenza fisica, che in generale hanno forte i figli della montagna, ha fatto di questi degli eccellenti marini, anche quando il marinarismo era più che oggigiorno la base della nostra professione.

Dovunque in Italia, pertanto, può fiorire l'amore per la professione marinaresca, ma non dovunque è invalsa la convinzione che il mare è tutto per la sicurezza e per la prosperità della patria nostra.

Ho già tentato di dimostrare, a suo luogo, quale assoluta necessità siavi di temprare il carattere del marino colla vita della navigazione, e col carattere il fisico, onde abilitarlo a resistere a qualsiasi fatica di guerra.

La nostra difesa potrà esigere, durante una guerra, delle lunghe crociere per esplorazioni e per rendere vani i tentativi di attacchi lungo il litorale.

Se la guerra si svolgesse d'inverno, tali crociere non potrebbero a meno di essere molto faticose e richiederebbero equipaggi non solo abituati al tempo cattivo, ma capaci a resistervi per molti giorni, pur conservando costante l' attività della mente e del corpo, sia per una efficace vigilanza, sia per combattere.

Le squadre inglesi furono da Nelson educate, prima di Aboukir e di Trafalgar, ad un regime di continui rischi e pericoli, furono condotte da lui attraverso tutte le difficoltà della navigazione anche nella stagione invernale, e tutti i suoi comandanti gareggiavano di audacia, imperocchè sapevano di essere comandati da un uomo, per il quale la perdita di una nave era cosa del tutto secondaria di fronte allo scopo principale, cioè l' esecuzione degli ordini.

Si fu per ciò appunto che Nelson non trovò alcuna esitazione nei suoi comandanti ad Aboukir, quando, scandaglio alla mano, e già cominciato l' imbrunire, li fece penetrare tra la squadra francese e il litorale,

malgrado l'assoluta insufficienza delle carte nautiche.

Quella scuola, che abituava a non temere la terra e ad affrontare tutte le difficoltà marinaresche, è pur sempre ugualmente necessaria; è la sola anzi che sia atta a temprare carattere e fisico e a preparare il marino alle alte responsabilità della guerra.

Oltrechè agli incrociatori, anche alle squadre, per la ricerca del nemico o per occupare ora l'uno, ora l'altro dei punti strategici, può occorrere di dover tenere il mare con qualsiasi tempo per periodi anche non brevi.

In tutti i casi adunque è indispensabile agguerrire al mare la nostra gente in tempo di pace, e colle lunghe crociere, anche invernali, le quali presentino le stesse fatiche materiali delle crociere di guerra.

Ve la imaginate la posizione di quel comandante che, incontrando il nemico con tempo cattivo, ma in condizioni favorevoli per combatterlo, abbia una parte dell'equipaggio inutilizzata dal mal di mare o sfinita?

Le lunghe campagne oceaniche fanno i buoni equipaggi, ciò è evidente; ma tali campagne sono troppo rare per poterle considerare come una scuola efficace per la guerra.

Una buonissima scuola di resistenza e di ardimento sono le torpediniere; ma per l'agguerrimento degli equipaggi è assolutamente indispensabile si esiga che chi le comanda affronti di frequente i disagi del mare.

Quanto ho detto fin qui per riguardo agli equipaggi ha anche maggior importanza se applicato ai nostri allievi navali.

La scuola che ci provvede gli ufficiali dovrebbe essere galleggiante e navigare. Ne scapiterebbe un poco l'istruzione scientifica, ma non sarebbe un gran danno, e ne guadagnerebbe di molto l'educazione sì morale-militare, che marinaresca. Più facile sarebbe poi, d'altra parte, una buona selezione, dopo una vera prova, di coloro che sono veramente atti e per fisico e per carattere a progredire nella professione.

Come può essere prova efficace, e come può considerarsi educazione marinaresca quel

brevissimo periodo estivo di navigazione dei nostri allievi?

Essi giungono al grado di ufficiali ancora vergini di quel rude tirocinio marinaresco che è pur così necessario e che va fatto in tempo per poter procedere sicuri nella difficile strada intrapresa. La scienza che hanno accumulato nel loro cervello ben poco contribuisce a formare l'educazione marinara, senza la quale un bel giorno e troppo tardi eglino si troveranno degli spostati.

No, non basta, checchè se ne dica, acquistar occhio per la manovra, o divenir specialisti in uno dei rami della tecnica navale; bisogna aver lo spirito marinaro, e acquistare la tempra marina, onde, quando giunga il momento della responsabilità del comando, sia esso anche di piccola nave, non manchi la fermezza necessaria per sostenerla degnamente, e ciò non si ottiene senza aver educato il proprio carattere gradatamente alle responsabilità secondarie e alle iniziative dei servizi sott'ordine in mare.

Coltivare lo spirito di iniziativa della gio-

ventù marinara; ecco una delle cure gelose della nostra professione.

Lo spirito di iniziativa è una delle doti principali che deve avere il marino. Le decisioni in mare hanno un'importanza speciale, giacchè non soltanto gli errori ma anche i ritardi possono portare conseguenze gravissime.

I caratteri lenti ed incerti, privi di iniziativa, devono essere in tempo modificati o allontanati dal mestiere del marinaro.

Bisogna dunque abituare i giovani gradatamente alle responsabilità, coltivare la loro iniziativa individuale, non dettar loro ogni decisione seguendoli passo passo nel servizio, ma mostrando in essi fiducia, lusingarne l'amor proprio, e così perfezionandone il carattere far loro acquistare quella prontezza di decisione che è indispensabile in tutti i comandi e in tutte le responsabilità.

Questa scuola delle iniziative e delle responsabilità in mare può educare la volontà in modo da renderla atta a padroneggiare il sistema nervoso meglio di qualunque ricetta

scientifica e dei consigli richiesti dall'ammiraglio Makaroff al medico Scidloswki. Io poi ripeterò, coll'ammiraglio russo medesimo, che nel servizio militare e sopratutto navale, gli uomini tutti devono possedere forti nervi o renderli tali, perchè altrimenti non possono sopportare le responsabilità, qualche volta molto gravi, della nostra professione.

Il mare fortifica il sistema nervoso in modo che il marino può mantenere la sua percezione netta non solo quando spara il cannone in tempo di pace, ma anche quando lo spara in tempo di guerra, e in generale in tutte quelle circostanze nelle quali la presenza a se stesso, e nel comandante e nei subordinati, può voler significare « salvezza ».

Secondo l'opinione dell'ammiraglio Jervis, la prova del coraggio di un uomo si ha dal modo con cui egli sostiene le sue responsabilità. Ora le responsabilità in tempo di pace sul mare sono raramente di tale importanza da potersi paragonare a quelle di guerra; pur tuttavia, nelle svariate circostanze della navigazione, sia isolata che in squadre, se ne

possono presentare di tali che bastano a mettere in rilievo la tempra del carattere di chi le affronta e le vince colla sua intelligenza marinaresca.

Questi apprezzamenti sulle attitudini dei subordinati formano le uniche basi o certo le migliori per quella selezione necessaria che è norma degli avanzamenti nella carriera.

Ogni altra base è fallace.

È, in generale, difficile in tempo di pace conoscere gli uomini che saranno più atti a comandare un giorno in tempo di guerra o le navi o le squadre.

La storia c' insegna che molto spesso il pericolo e le difficoltà risvegliano le energie latenti di mente e di cuore, e che uomini modesti in tempo di pace, restii a farsi conoscere, non considerati da alcuno, emersero, in guerra, talvolta in grado eminente.

Il principe Eugenio, quel piccolo sciancato, disprezzato dalla Corte di Francia, fu poi, come ognuno sa, uno dei più abili e bravi generali del suo tempo.

Gravi abbagli adunque si possono pren-

dere quando in tempo di pace si pretenda di poter apprezzare il valore degli uomini in modo da facilitare l'avanzamento di alcuni ritenuti degni di raggiungere più rapidamente gli alti gradi della gerarchia militare navale.

Pochi uomini soltanto si fecero conoscere fin dalla prima gioventù come predestinati a salire all'apice della scala sociale, ma quei pochi, straordinariamente dotati dalla natura, vanno annoverati nella storia tra i sommi; quando qualcuno ne esista tra i militari, egli si apre presto la strada da se stesso.

Gravi errori, ripeto, si possono commettere; pur tuttavia l'unico apprezzamento possibile e che può dare una certa norma per la selezione è quello della tempra e delle doti marinaresche.

Coloro che hanno dato prove di saper vincere le difficoltà gravi del mestiere, le quali spesso sono accompagnate da veri rischi mortali, e di saper sostenere le responsabilità con ferma padronanza della propria

volontà, dovranno preferirsi, senz' altro, ai semplicemente studiosi, siano pur anche scienziati, quando circa le loro attitudini ad affrontare le responsabilità del mestiere, e perciò circa le attitudini a comandare in guerra, si è nella più completa oscurità.

CAPITOLO III.

COESIONE - CAMERATISMO

> « Idole de ses matelots (Nelson), il
> « posseda au même degré l'affection,
> « plus difficile à conquérir, des officiers
> « de son escadre; mais ce sentiment
> « précieux, il ne lui suffisait point de
> « l'obtenir pour sa personne; il voulait
> « le faire régner dans sa flotte entière
> « et pénétrer d'un dévouement mutuel
> « tous ces hommes destinés à com-
> « battre ensemble ».
>
> JURIEN DE LA GRAVIÈRE.

Prima condizione per ottenere la coesione negli equipaggi è la loro stabilità e la stabilità del comando.

La seconda consiste in una disciplina equilibrata, energica senza durezza, persuasiva, tale che il subordinato si muova soddi-

sfatto in un ambiente sereno ove domini sovrano il sentimento del dovere e in cui la superiorità sia esercitata più per prestigio che per autorità.

Questa scienza di comando fu posseduta in altissimo grado da Nelson e da Collingwood, ad esempio, ed assicurò a quegli ammiragli la completa devozione della loro gente ed il suo concorso in tutte le circostanze; di più, fece degli equipaggi, già disciplinati da Jervis, addirittura delle fratellanze (*a band of brothers*).

E poichè gli esempi della vita marinaresca di Nelson cadono sempre a proposito per suggerire buone norme di organizzazione, io ricorderò ancora le sue stesse parole circa la stabilità degli equipaggi:

« The disgust of the seamen to the Navy « is all owing to the infernal plan of turning « them over from ship to ship, to that men « cannot be attached to their officers, or the « officers care twopence about them ».

Ogni comandante di nave ha il suo speciale carattere e quindi anche il suo metodo

personale per disciplinare il proprio equipaggio.

Cangiando spesso il comandante, si muta con lui il sistema di organizzazione e non si raggiunge mai quell'affiatamento tra comando ed equipaggio che solo può formare un tutto forte e compatto, che dia alla nave la sua maggiore efficienza.

Mutando spesso gli ufficiali o i marinai, si danneggia pure il servizio della nave e la sua organizzazione.

Il vero ideale sarebbe che si potesse ripetere per tutte le navi da battaglia ciò che avviene su quelle che fanno lunghe campagne all' estero.

Colui che sa di dover comandare la sua nave per qualche anno, conservando intatti il suo stato maggiore e il suo equipaggio, prende amore ad organizzarla perchè sa di poter vedere il frutto delle sue fatiche e di utilizzarlo, e spera un giorno, al suo sbarco, di lasciare alla Marina l'esempio di una nave ben organizzata, di un equipaggio educato e disciplinato.

I metodi di disciplina e di organizzazione che meglio affiatino la gente di una nave non si possono suggerire con precetti.

La rigida severità, purchè giusta e basata sul sentimento alto del dovere, purchè accompagnata da buon cuore, dalla affabilità, purchè priva di quell'orgoglio falso che segni una separazione eccessiva tra superiore ed inferiore, sarà la base della coesione e del cameratismo.

« Fratelli in Cristo » dice la Religione, e « fratelli nell'ideale del dovere verso la patria », dice la Disciplina. In questo modo si potranno avere equipaggi di uomini pronti a morire l'uno per l'altro, comandanti disposti a coadiuvarsi efficacemente a vicenda nei rischi del combattimento.

Le nobili gare saviamente provocate tra gli equipaggi e tra le navi rafforzano il cameratismo; così pure gli avanzamenti, se basati sempre sopra norme di imparzialità e giustizia, in modo che mai non feriscano l'amor proprio e provochino rancori.

La vita di bordo nelle lunghe campagne

affeziona tra di loro i marini. Conosciamo molti esempi di persone che non hanno dimenticato, dopo molti anni, i compagni dei loro viaggi sebbene inferiori di grado.

Nessuno dei sopra accennati elementi va trascurato onde farli concorrere ad alimentare in una Marina da guerra il cameratismo dei subordinati e dei capi.

Troppi sono gli esempi storici che stanno a dimostrare come i rancori personali fanno perdere le battaglie.

Quando si pensa che in qualche battaglia una squadra doppia in forze dell'avversario, superiore in offesa ed in difesa e nella velocità delle navi, fu battuta specialmente per causa di gelosie, di antagonismi tra i capi, i quali defraudarono così, per loro colpa, la patria di una giornata di gloria, la loro Marina di uno splendido avvenire; quando si pensa a ciò, ripeto, ognuno chiede a se stesso se non fu un'infamia la fucilazione del Byng, e se è sufficiente l'esecrazione dei posteri a punire quegli uomini funesti, che non furono adeguatamente puniti dai contemporanei.

Come si fa a scusare quell'uomo che investito di una così grave responsabilità verso il paese, quale è un comando navale, calpesta il sentimento del dovere per servire le sue basse passioni, i suoi odii, o le sue gelosie personali verso camerati o verso il condottiero supremo?

E non è necessario che questi sentimenti indegni si esplichino con atti palesi perchè arrechino danni funesti; basta che generino apatia, resistenze passive velate, ritardi, apparentemente giustificati, nell'eseguire gli ordini; l'ipocrisia, dalla quale è coperta in quei casi la cattiva volontà, è peggiore di un'aperta resistenza, che può essere subito soffocata da chi comanda.

Eppure questi casi, fortunatamente eccezionali, si incontrano nella storia militare di tutti i popoli e servono, per contrasto, a far risplendere di fulgida luce l'affiatamento, il cameratismo delle squadre di Nelson.

Non v'ha chi non veda, pertanto, quanta cura, quanta energia si debba avere in tempo di pace per alimentare negli equipaggi, negli

ufficiali, nei capi il sentimento di reciproca stima, di reciproca fiducia e di concordia.

È una funesta zizzania la gelosia, che va estirpata senza riguardi prima che arrechi danni al Corpo militare, mentre è di fruttuoso esempio la nobile emulazione.

Gli antagonismi tra i capi inquinano l'animo dei subordinati e distruggono la stessa essenza della disciplina.

Nelle future guerre si combatterà spesso con attacchi successivi di divisioni omogenee di due o più navi; il reciproco sostegno tra queste navi, durante l'azione, sarà la norma tattica principale, come lo sarà tra le divisioni e le squadre negli attacchi più generali.

Quale forza non darà alla tattica un cameratismo saviamente ottenuto in tempo di pace?

Un altro dei mezzi per mantenere l'unione morale tra i militari è la imparzialità assoluta nei sistemi dei movimenti del personale.

Dalle parzialità nascono le gelosie; il

piacere fatto ad uno pregiudica qualche volta il compagno. Difficile poter tenere una giusta misura nella condiscendenza, ed è più facile seguire la via severa con tutti, che abitua al sacrificio personale costante dinanzi al sentimento del dovere.

Sono cose vecchie e ripetute queste, e non sono utopie.

Repetita iuvant. — La perfezione non si raggiunge dall' uomo, ma quel *quid medium* in cui sta la virtù può essere raggiunto e contribuirà sempre alla buona organizzazione di una Marina da guerra.

Una delle difficoltà maggiori, poi, perchè la disciplina si regga sopra norme costanti nella Marina, sta nel mantenere ovunque l'uniformità nei metodi di punire.

Come ogni delitto ha la sua pena corrispondente nel Codice penale, così ogni mancanza disciplinare dovrebbe aver prescritta la punizione adeguata nel Regolamento militare.

L' elasticità necessaria, per le recidività, o per mantenere i castighi proporzionati al-

l'indole particolare di ogni equipaggio, è facile ottenerla con un poco di intelligente attenzione nell'applicazione delle pene.

Vi possono essere qualche volta delle differenze stridenti tra nave e nave nell'apprezzare l'importanza di una medesima trasgressione, e ciò può far nascere odiosi confronti e nuocere alla disciplina.

Ripeto che una certa elasticità è necessaria nell'applicazione dei castighi, tenendo conto dell'indole di ciascun equipaggio.

L'indole dell'equipaggio di una nave, o per meglio dire, la sua facilità ad essere disciplinato e organizzato, non è sempre uguale a quella di tutte le altre navi.

La presenza di cattivi elementi, qualche trascuratezza o indulgenza eccessiva in principio da parte del comando possono aver guastato l'equipaggio di una nave e richiedere, per riorganizzarlo, delle punizioni severe, mentre sopra un'altra il bisogno di punire può essere appena sentito.

A queste differenze si può ovviare colle graduazioni delle pene fissate da tabelle. Ma,

ripeto, è necessario che le norme generali siano a tutti comuni.

Il sistema repressivo deve essere sopratutto morale e dignitoso, e quelle punizioni, avanzo del passato, che avviliscono il carattere dell' uomo, devono essere completamente abolite.

Cura gelosa di ogni comando deve essere quella di educare la propria gente in modo che le punizioni siano ridotte al minimo. Egli deve compensare il sistema del castigo con quello del premio.

È spesso maggior spinta al ben fare nel mondo il desiderio di un compenso morale o anche materiale, che il timore di una punizione.

Ma anche questo sistema ha i suoi gravi pericoli nelle esagerazioni.

Chi fa bene, fa il suo dovere, e l'adempimento del proprio dovere è premio a se stesso nella propria coscienza; per conseguenza non deve, in massima, essere premiato chi adempie semplicemente il suo cómpito, perchè ciò nuocerebbe alla sua educazione sì morale

che militare. Il premio va pertanto adoperato con precauzione e con intelligenza, e deve essere preferibilmente morale.

Un elogio fatto a tempo, un elogio pubblico, per caratteri sensibili e dotati di molto amor proprio, è un premio di grande valore, come è punizione gravissima il rimprovero pubblico.

Il conoscere i caratteri dei propri subordinati è un importante dovere per i superiori.

Non tutte le indoli umane possono essere maneggiate nell'istessa guisa, e, in generale, è colla bontà e col tatto delicato, più che colla severità, che si domano i caratteri fieri, eccitabili, di sensibilissimo amor proprio.

Concludo:

Disciplina ben intesa, stabilità negli equipaggi, sistema saggio negli avanzamenti e nei movimenti del personale; ecco gli elementi sui quali basano la coesione ed il cameratismo; ecco i fattori principali di una buona organizzazione.

Il segreto di ottenere che tali fattori pro-

ducano l'effetto desiderato sta sopratutto nel carattere del capo. Citerò a tale proposito ancora una volta colui che, benchè alcuna fiata insofferente dei superiori, adorato costantemente dai subordinati, sarà in eterno, anche sotto il punto di vista dell' organizzazione morale degli equipaggi, il più brillante e completo modello.

« Loin de se retrancher au nom de je ne « sais quelle fausse dignité, dans des régions « en quelque sorte inaccessibles, Nelson se « mêlait, au contraire, de tout son pouvoir, « à la vie intime de sa flotte, en devenait « bientôt le centre, et attirant vers lui toutes « ces volontés près de se diviser, les confon« dait dans une seule pensée, les faisait con« verger vers un but unique, l'anéantissement « de nos flottes ».

È l'ammiraglio Jurien de la Gravière che parla. È lo scrittore che a mio giudizio meglio dipinse il carattere dell'eroe navale britannico, pur non professando un'esagerata ammirazione per il suo genio tattico.

INDICE